

# KARAKTERISTIK DAN SENSITIVITAS KENAikan TARIF PENUMPANG KRL COMMUTER LINE TERHADAP PENGGUNAAN MODA TRANSPORTASI JALAN DI JABODETABEK

## CHARACTERISTICS AND SENSITIVITIES OF INCREASING PASSENGERS TARIF OF RAILWAY COMMUTER LINE TO THE MODE OF ROAD TRANSPORT IN JABODETABEK

L. Denny Siahaan

Peneliti Transportasi Multimoda-Badan Litbang Perhubungan

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

email : ladensi@yahoo.com

Diterima: 6 Maret 2013, Revisi 1: 2 April 2013, Revisi 2: 11 April 2013, Disetujui: 26 April 2013

### ABSTRAK

Kenaikan tarif moda kereta api dapat berpengaruh terhadap penggunaan moda transportasi jalan dan kemungkinan akan terjadi perpindahan penumpang. Maksud dari kajian ini adalah untuk melakukan kajian karakteristik dan sensitivitas kenaikan tarif penumpang kereta rel listrik *commuter line* (KRL-CL) terhadap moda transportasi jalan dengan tujuan melihat potensi perpindahan penumpang dari KRL-CL ke moda transportasi jalan dengan peningkatan tarif tertentu. Survei dilakukan di 5 stasiun di Jabodetabek dengan jumlah responden sebanyak 281 dan dianalisa dengan menggunakan tabulasi silang. Hasil analisa membuktikan bahwa pengguna KRL-CL akan beralih ke moda transportasi jalan secara signifikan jika tarif dinaikkan dari Rp. 500,- sampai Rp. 4.000,-. Jika tarif KRL-CL dinaikkan Rp. 500,- maka penumpang memilih sepeda motor dan mobil pribadi masing-masing sebesar 10,68% dan 0,71%. Jika tarif dinaikkan Rp. 1.000,- pangsa sepeda motor dan mobil pribadi diperkirakan sebesar 8,19% dan 1,42%. Apabila tarif dinaikkan Rp. 1.500,- penumpang sepeda motor dan mobil pribadi sebesar 11,39% dan 1,78%. Peralihan ke moda transportasi jalan juga akan terjadi apabila tarif dinaikkan sebesar Rp. 2.000,- yaitu 15,30% pangsa sepeda motor dan 2,14% pangsa mobil pribadi. Hal yang sama juga 17,79% pangsa sepeda motor dan 4,98% pangsa mobil pribadi untuk kenaikan tarif sebesar Rp. 2.500. Semakin tinggi tarif yang dinaikkan, peralihan ke sepeda motor dan mobil pribadi juga akan semakin meningkat. Hal ini terlihat jika tarif dinaikkan Rp. 3.000,-; Rp. 3.500,- dan Rp. 4.000,- maka pangsa sepeda motor masing-masing 21%, 20,28% dan 21,35% serta pangsa mobil pribadi 6,05%; 8,54% dan 9,25%. Apabila tarif dinaikkan maka penumpang menginginkan peningkatan pelayanan terutama masalah keamanan dan kenyamanan di dalam kereta.

**Kata kunci:** karakteristik, sensitivitas, tarif.

### ABSTRACT

*Increasing tariff of the mode of railway can influence the use of the land transport mode and it is possible that the passengers change will be occur. The purpose of this study is to conduct analysis of characteristics and sensitivities of increasing passenger's tariff of electric railway commuter line (KRL-CL) to the mode of road transport with the aim at seeing the potential of passenger change from KRL-CL to road transport with the increase of certain tariff. The survey conducted at five main stations in Jabodetabek area with 281 respondents and analyzed by using cross tab method. The analysis shows that the use of KRL-CL will change to road transport significantly in case of tariff being increased from Rp.500,- to Rp.4,000,-. If tariff of KRL-CL were increased Rp.500,-, passengers would change to use motorcycles and private cars respectively around 10.68% and 0.71%. Should tariff be increased Rp.1,000,- the market share of motorcycles and private cars were estimated to 8.19% and 1.42%. If tariff to be increased Rp.1,500,-, motorcycle riders and private cars would be around 11.39% and 1.78%. The changing of mode of road transport will also occur if tariff to be increased around Rp.2,000,-, namely 15.30% for market share of motorcycles and 2.15% for marketshare of private cars. The same thing will take place if tariff be increased around Rp.2,500,-, the market share for motorcycles around 17.79% and private cars at 4.98%. The higher tariff increase, the changing to motorcycles and private cars will be more*



increased also. It could be observed if tariff is increased Rp.3,000,-, Rp.3,500,-, and Rp.4,000,-, the market share for motorcycle each is 21%, 20.28%, and 21.35%, and the market share for private cars each is 6.05%, 8.54%, and 9.25%. If tariff to be increased, so the service especially for security and comfort issues in the coach must also be increased.

**Keywords:** characteristics, sensitivities, tariff

## PENDAHULUAN

Sistem transportasi di kota metropolitan dan kota besar hendaknya dapat mewujudkan transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan menggerakkan pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang serta jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis serta mendukung pengembangan wilayah, dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan peningkatan hubungan internasional sebagaimana tertuang dalam tujuan Sistranas (Sistem Transportasi Nasional), KM. 49 Tahun 2005.

Jabodetabek termasuk kota metropolitan saat ini didukung sistem transportasi yang terintegrasi. Salah satu moda transportasi yang mendukung adalah transportasi kereta api. Di bawah naungan PT. Kereta Api (Persero), PT KAI Commuter Jabodetabek (PT. KCJ) merupakan salah satu anak perusahaannya dan dibentuk sesuai dengan Perpres No. 83 Tahun 2011 yang bertugas menyelenggarakan perusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api commuter dengan menggunakan sarana Kereta Rel Listrik (KRL) di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek) serta perusahaan di bidang usaha non angkutan penumpang. Melalui penyediaan sarana yang disiapkan PT KCJ ini diharapkan menjadi solusi alternatif bagi orang di wilayah Jabodetabek yang mampu mengurangi beban jalan, menghemat penggunaan BBM dan menurunkan emisi gas buang yang ditimbulkan oleh kendaraan bermotor.

Selain itu, ada keuntungan berupa jarak tempuh yang singkat, jadwal keberangkatan dan kedatangan mudah diprediksi, serta sistem yang sudah terintegrasi dengan moda lain menjadi pilihan bagi sebagian masyarakat yang berada di *hinterland* Kota Jakarta.

Berbagai masalah sederhana seperti alat pendingin yang sering tidak berfungsi, kereta terlambat, tidak adanya petugas di dalam gerbong, minimnya informasi gangguan perjalanan, informasi stasiun yang akan disinggahi, nama dan nomor urut kereta, perbaikan pelayanan loket, lampu penerangan,

pemberian fasilitas kesehatan, fasilitas kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, balita, orang sakit, dan lanjut usia sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Menteri No. 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM), ikut melengkapi tidak sesuainya antara pelayanan yang diberikan dengan tarif yang sudah ada.

Pemberlakuan tarif saat ini menurut manajemen PT. KCJ dianggap sebagai upaya untuk meningkatkan pelayanan baik dari sisi fasilitas maupun kualitas, mendukung peningkatan kehandalan sarana serta pemeliharaan prasarana KRL di Jabodetabek. (<http://m.inilah.com/read/detail/1878054/pt-kai-sesuaikan-tarif-commuter-mulai-awal-oktober>). Adapun biaya yang harus dikeluarkan adalah untuk perawatan, pembelian *spare part*, serta penyediaan sarana prasarana seperti listrik dan sebagainya. Sementara subsidi yang diberikan oleh pemerintah dalam bentuk *public service obligation* (PSO) terbatas. Apabila hal tersebut tidak diimbangi dengan upaya menaikkan tarif tentunya pihak PT. KCJ akan mengalami kerugian. (<http://ekbis.sindonews.com/read/2012/10/01/34/675979/kai-kenaikan-tarif-sudah-sesuai-perhitungan>).

Upaya menyesuaikan tarif harus meningkatkan nilai efisiensi dan efektivitas sebagaimana yang tertuang dalam Sistranas, dimana pengguna harus merasakan pelayanan yang sesuai dengan pemberlakuan tarif yang ada dan tidak mempengaruhi pertumbuhan pengguna moda lain seperti moda transportasi jalan. Karena jika sebagian penumpang beralih ke transportasi jalan maka beban jalan tidak mampu mengimbangi pertumbuhan kendaraan dan praktis kemacetan akan menjadi mimpi buruk bagi sistem transportasi di Jabodetabek sebagai pusat aktivitas nasional.

Berangkat dari hal tersebut di atas, maka perlu upaya untuk meningkatkan pendapatan PT. KCJ tanpa menambah pengguna transportasi jalan secara signifikan. Adapun permasalahan dari disusunnya kajian ini adalah:

1. Bagaimana karakteristik penumpang KRL-CL Jabodetabek?
2. Berapa tarif yang dianggap sesuai menurut para



pengguna KRL-CL untuk wilayah Jabodetabek sehingga mereka tidak beralih ke moda transportasi jalan?;

3. Pelayanan bagaimana yang diharapkan sesuai dengan kenaikan tarif tersebut?.

Maksud dari disusunnya kajian ini adalah untuk melakukan kajian karakteristik dan sensitivitas kenaikan tarif KRL-CL terhadap moda transportasi jalan, sedangkan tujuannya adalah sebagai bahan pertimbangan dalam menaikkan tarif KRL-CL oleh PT. KCJ dan seberapa besar potensi perpindahan penumpang ke moda transportasi jalan dengan peningkatan tarif tertentu.

## TINJAUAN PUSTAKA

Maimunah Siti (2007) "Dalam Survei Karakteristik Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi Terhadap Kenaikan Tarif" bahwa pengguna kereta api kelas ekonomi yang terbesar adalah orang yang mempunyai pendapatan di bawah 2 juta dengan alasan terbesar memilih menggunakan kereta api kelas ekonomi adalah tarif yang murah sebesar 48,6% responden. Prosentase biaya transportasi terhadap pendapatan pada pengguna kereta api kelas ekonomi dengan pendapatan di bawah 2 juta adalah lebih dari 20%, sehingga jika tarif dinaikkan akan berdampak pada bertambahnya biaya transportasi. Prosentase biaya transportasi terhadap pendapatan lebih dari 20% akan sangat memberatkan jika tarif kereta api dinaikkan. Kenaikan tarif yang akan diberlakukan bagi kereta api kelas ekonomi masih sangat dirasakan cukup berat. Hal ini dapat dilihat bahwa dengan kenaikan tarif sebesar Rp.10.000,- atau sekitar 27% (Jakarta-Surabaya), 26% (Jakarta-Semarang dan Jakarta-Yogyakarta) dan 18% (Jakarta-Malang), maka responden yang bersedia naik kereta api sebesar 59,1%.

Sementara itu Nurdjanah Nunuj (2012), "Pengaruh Kenaikan Harga BBM Terhadap Penggunaan Mobil Pribadi" dengan menggunakan analisis *crosstab*, menunjukkan hasil bahwa terdapat kecenderungan responden berkurang minatnya menggunakan mobil pribadi apabila harga premium dinaikkan. Pada harga Rp 5.000 per liter sebanyak 93,63% responden masih akan menggunakan mobil pribadi, pada harga Rp 5.500 per liter sebanyak 69,72% responden masih akan menggunakan mobil pribadi, pada harga Rp 6.000 per liter sebanyak 55,38% responden masih akan menggunakan mobil pribadi, dan pada harga Rp 6.500 per liter hanya 50,60% responden yang masih akan menggunakan mobil

pribadi. Dari hasil analisis dapat diketahui bahwa kenaikan harga BBM untuk mobil pribadi atau kewajiban menggunakan pertamax untuk mobil pribadi akan memicu peningkatan pengguna sepeda motor, oleh karena itu ada baiknya premium untuk sepeda motor juga tidak disubsidi terutama untuk kota-kota besar. Hal tersebut juga dapat mengendalikan penggunaan sepeda motor, apalagi didukung peningkatan pelayanan angkutan umum yang berkualitas. Lebih baik subsidi BBM dialokasikan untuk pengembangan angkutan umum, sehingga biaya transportasi menggunakan angkutan umum lebih rendah daripada penggunaan sepeda motor, dan juga pelayanannya terutama kecepatan, kenyamanan, dan keamanannya ditingkatkan maka kemungkinan besar pengguna sepeda motor akan beralih ke angkutan umum. Apabila pengguna mobil pribadi dan pengguna sepeda motor beralih moda ke angkutan umum karena pelayanannya yang baik, maka kemungkinan besar kemacetan di kota-kota besar akan berkurang secara signifikan.

## METODOLOGI

Metode penelitian dilakukan dengan metode deskriptif dengan analisa data tabulasi silang (*cross tab*).

### A. Kebutuhan Data

Data primer yang diambil sebagai berikut:

1. Karakteristik penumpang meliputi jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendidikan, penghasilan, dan kendaraan pribadi yang dimiliki;
2. Karakteristik perjalanan terdiri dari frekuensi perjalanan, maksud perjalanan, alasan menggunakan KRL-CL, asal dan tujuan perjalanan serta biaya yang dikeluarkan untuk menggunakan KRL-CL setiap bulannya;
3. Penilaian penumpang mengenai alih moda apabila tarif dinaikkan dan penilaian pelayanan yang diharapkan dari setiap kenaikan tarif Rp. 500,- sampai dengan Rp. 4.000,-.

Data sekunder yang dibutuhkan meliputi rute perjalanan KRL-CL serta data peralihan pengguna kendaraan bermotor di Jabodetabek yang berasal dari Ditjen Perkeretaapian, PT. KCJ dan Dinas Perhubungan Provinsi.

### B. Metode Pengumpulan Data

Beberapa metode yang terkait dengan kajian adalah sebagai berikut :



### 1. Metode Pengukuran Data

Pengukuran data dalam kajian ini akan dilakukan dengan ukuran nominal dan ordinal.

### 2. Sampling

Sampel sebanyak 281 diambil dari populasi representatif/mewakili. Jika sampel kurang representatif, akan mengakibatkan nilai yang dihitung dari sampel tidak cukup tepat untuk menduga nilai populasi sesungguhnya. (Suharsaputra, 2012).

### 3. Pengumpulan Data

Pengumpulan data primer dilakukan melalui penyampaian kuesioner kepada responden dengan target sebanyak 281 sampel yang disebar di 5 rute perjalanan KRL-CL Jabodetabek yaitu Bogor - Jakarta Kota, Bogor - Manggarai, Bekasi - Jakarta Kota, Tanah Abang - Serpong, dan Duri - Tangerang pada jam 08.00-10.00 dan jam 15.00-17.00.

Adapun pengumpulan data sekunder dilakukan dengan *benchmarking* instansi terkait dan melalui studi literatur dan dokumen yang sudah tersedia.

Kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis penumpang, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh penumpang, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah sehingga akhirnya dapat disajikan suatu laporan kajian dalam bentuk studi kasus yang terefleksi dalam tabulasi silang (Singih Santoso, 2012).

Pada kajian ini, penumpang diminta untuk mengisi pertanyaan berbentuk pengungkapan sesuatu. Adapun data setiap jawaban penumpang dianalisis menggunakan distribusi frekuensi kemudian dilakukan perhitungan persentase dan yang dianalisis hanyalah yang memiliki frekuensi terbesar dengan penyajian tabular untuk kemudian diinterpretasi.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Rute KRL-CL

Rute KRL-CL Jabodetabek terdiri dari 6 rute dan satu rute belum dioperasikan sebagaimana dalam gambar 1. Rute pertama adalah Bogor - Jakarta Kota dengan rangkaian stasiun yang dilewati adalah Bogor - Cilebut - Bojong Gede - Citayam - Depok - Depok Baru - Pondok Cina - Universitas Indonesia - Universitas Pancasila - Lenteng Agung - Tanjung Barat

-Pasar Minggu -Pasar Minggu Baru -Duren Kalibata - Cawang - Tebet - Manggarai - Cikini - Gondangdia - Gambir - Juanda - Sawah Besar - Mangga Besar - Jayakarta - Jakarta Kota.

Rute berikutnya adalah Bogor - Manggarai dengan stasiun yang dilewati adalah Bogor - Cilebut - Bojong Gede - Citayam - Depok - Depok Baru - Pondok Cina - Universitas Indonesia - Universitas Pancasila - Lenteng Agung - Tanjung Barat - Pasar Minggu - Pasar Minggu Baru - Duren Kalibata - Cawang - Tebet - Manggarai.

Sedangkan rute ketiga adalah Bekasi - Jakarta Kota dengan stasiun yang dilewati adalah Bekasi - Kranji - Rawa Bebek - Cakung - Klender Baru - Buaran - Klender - Cipinang - Jatinegara - Manggarai - Cikini - Gondangdia - Gambir - Juanda - Sawah Besar - Mangga Besar - Jayakarta - Jakarta Kota.

Adapun rute keempat adalah Tanah Abang - Serpong/Parung Panjang dengan rangkaian stasiun yang dilewati adalah Palmerah - Kebayoran - Pondok Betung - Pondok Ranji - Jurangmangu - Sudimara - Ciater - Rawa Buntu - Serpong - Cisauk - Cicayur - Parung Panjang.

Rute kelima adalah Duri - Tangerang dengan rangkaian stasiun yang dilewati adalah Duri - Grogol - Pesing - Bojong Indah - Rawa Buaya - Kali Deres - Poris - Batu Ceper - Tangerang.



Sumber: PT. KAI Commuter Jabodetabek

Gambar 1. Peta Rute Perjalanan KA-CL

## B. Karakteristik Penumpang KRL-CL

Melalui analisis karakteristik penumpang, dapat diketahui informasi penumpang mengenai jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendidikan, penghasilan dan kendaraan pribadi yang dimiliki.

Hasil survai menunjukkan bahwa penumpang KRL-CL sebanyak 52% perempuan dan sisanya 48% laki-laki sebagaimana pada grafik 1.



**Grafik 1.** Persentase Penumpang KRL-CL Berdasarkan Jenis Kelamin

Persentase tertinggi dari penumpang pada rentang usia 17-28 tahun sebanyak 29,89%; dan 23,49% pada usia 25-35, sedangkan penumpang dengan usia 45-55 tahun sebesar 21,35% diikuti penumpang dengan usia 35-45 tahun sebanyak 19,22% sebagaimana pada grafik 2.

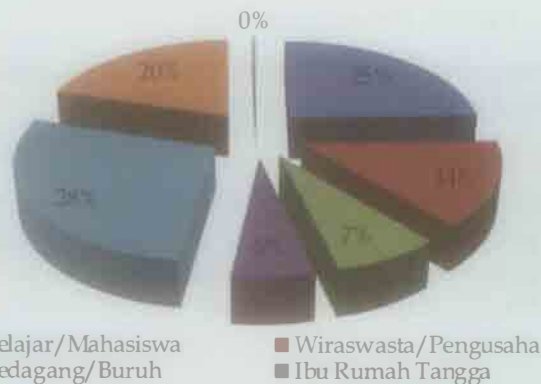


**Grafik 2.** Persentase Penumpang KRL-CL Berdasarkan Usia

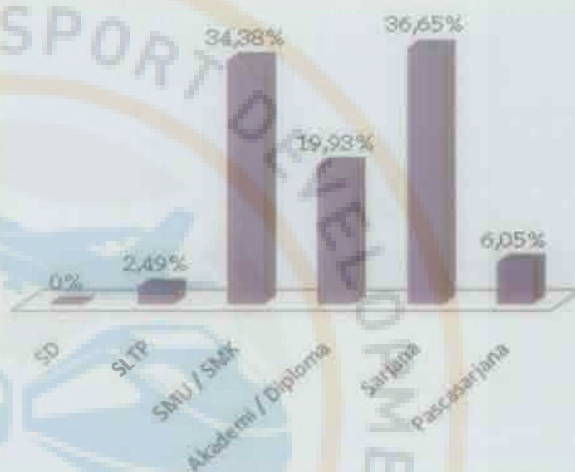
Pekerja terbanyak adalah pegawai swasta/BUMN sebanyak 27,76%; selanjutnya 24,56% adalah pelajar/mahasiswa; PNS/TNI/Polri 19,93% dan wiraswasta/pengusaha sebesar 14,23%. Pekerja dengan jumlah terkecil adalah pedagang/buruh dan ibu rumah tangga sebesar 7,47% dan 5,69% sebagaimana pada grafik 3.

Penumpang KRL-CL berdasarkan pendidikan didominasi sarjana sebanyak 36,65%, sedangkan tingkat pendidikan SD adalah 0%. Selain itu, untuk tingkat pendidikan SMU/SMK sebesar 34,88% dan untuk akademi/diploma 19,93% sebagaimana pada grafik 4.

Persentase terbesar untuk penghasilan penumpang KRL-CL per bulan sebanyak 17% pada kisaran Rp. 500.000,- s.d. Rp. 1.000.000,-. Penghasilan tertinggi Rp. 7.000.000,- s.d. 10.000.000,- hanya sebesar 6%



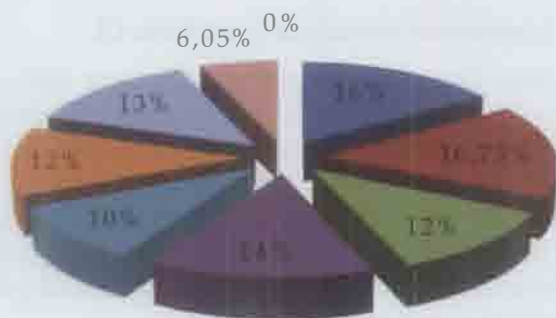
**Grafik 3.** Persentase Penumpang KRL-CL Berdasarkan Pekerjaan



**Grafik 4.** Persentase Penumpang KRL-CL Berdasarkan Pendidikan

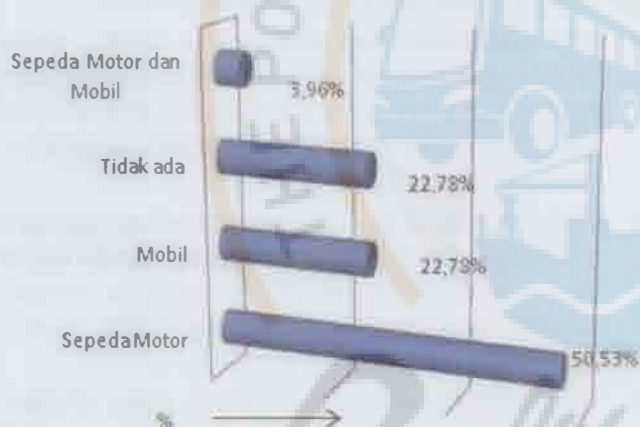
sedangkan penghasilan yang lebih dari Rp. 10.000.000,- tidak ada. Bervariasinya jumlah penghasilan penumpang menggambarkan bahwa KRL CL diminati oleh seluruh kalangan baik dari kalangan atas maupun kalangan bawah. Hal ini terbukti dari posisi kedua untuk pengguna KRL-CL berpenghasilan kurang dari Rp. 500.000,- sebesar 16%; sedangkan posisi berikutnya adalah pengguna berpenghasilan Rp. 2.000.000,- s.d. Rp. 3.000.000,- sebesar 14% dan berikutnya berpenghasilan Rp. 5.000.000 s.d. Rp. 7.000.000,- sebesar 13%. Adapun pengguna dengan penghasilan Rp. 4.000.000,- s.d. Rp. 5.000.000 dan Rp. 1.000.000,- s.d. Rp. 2.000.000,- serta Rp. 3.000.000,- s.d. Rp. 4.000.000,- menempati posisi berikutnya dengan persentase masing-masing sebesar 12%; 12% dan 10%. Hal ini dapat dilihat sebagaimana pada grafik 5.

Kendaraan pribadi yang paling banyak dimiliki oleh pengguna KRL-CL adalah sepeda motor 50,53% dan mobil 22,78. Sedangkan yang tidak memiliki sepeda motor dan mobil sebesar 22,78% dan yang memiliki kendaraan pribadi mobil dan sepeda motor hanya 3,91% sebagaimana pada grafik 6.



- < Rp. 500.000,-
- Rp. 500.000,- s.d. Rp. 1.000.000,-
- Rp. 1.000.000,- s.d. Rp. 2.000.000,-
- Rp. 2.000.000,- s.d. Rp. 3.000.000,-
- Rp. 3.000.000,- s.d. Rp. 4.000.000,-
- Rp. 4.000.000,- s.d. Rp. 5.000.000,-
- Rp. 5.000.000,- s.d. Rp. 7.000.000,-
- Rp. 7.000.000,- s.d. Rp. 10.000.000,-
- > Rp. 10.000.000,-

**Grafik 5.** Persentase Penumpang KRL-CL Berdasarkan Penghasilan



**Grafik 6.** Persentase Penumpang KRL-CL Berdasarkan Kendaraan Pribadi

Gambaran frekuensi perjalanan yang dilakukan oleh pengguna KRL-CL setiap hari paling banyak, yaitu sebesar 41,64%. Beberapa pengguna lainnya melakukan perjalanan dengan frekuensi yang tidak menentu dengan jumlah sebesar 21%. Perjalanan yang dilakukan seminggu 5 kali 11,74%, seminggu 3 kali 5,34%, sebulan sekali dan seminggu 4 kali memiliki persentase yang sama, yaitu sebesar 4,63%, dan selanjutnya pengguna dengan perjalanan sebanyak 6 kali dalam seminggunya 4,27%. Adapun pengguna dengan frekuensi perjalanan seminggu 2 kali dan dua bulan sekali berturut-turut adalah sebesar 3,91% dan 2,85%. Hal ini dapat dilihat sebagaimana pada grafik 7.



**Grafik 7.** Persentase Penumpang KRL-CL Berdasarkan Frekuensi Perjalanan

Tujuan perjalanan para pengguna KRL-CL adalah bersekolah, bekerja, berdagang, berwisata, berbisnis, bersilaturahmi, transit untuk melakukan perjalanan ke tujuan lain dan melakukan aktivitas lainnya. Dari hasil survei menunjukkan bahwa lebih dari 50% tujuan perjalanan pengguna KRL-CL adalah bekerja. Tujuan lain yang memiliki persentase relatif tinggi adalah bersekolah sebesar 22,78%. Hal yang menarik bahwa pengguna KRL-CL juga didominasi oleh para pengguna dengan tujuan untuk bersilaturahmi baik dengan keluarga, teman maupun rekan kerja sebesar 11,03%. Sedangkan tujuan berdagang, berwisata, dan berbisnis masing-masing 5,34%, 4,27% dan 3,56%. Tujuan lain dengan kisaran di bawah 2% hanya untuk transit dan tujuan lain yang belum disebutkan dalam maksud perjalanan. Hal ini dapat dilihat sebagaimana pada grafik 8.



**Grafik 8.** Persentase Penumpang KRL-CL Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Dari berbagai tujuan melakukan perjalanan seperti yang telah disebutkan di atas, berbagai alasan menggunakan KRL-CL seperti alasan cepat adalah prioritas utama para pengguna KRL-CL sebesar

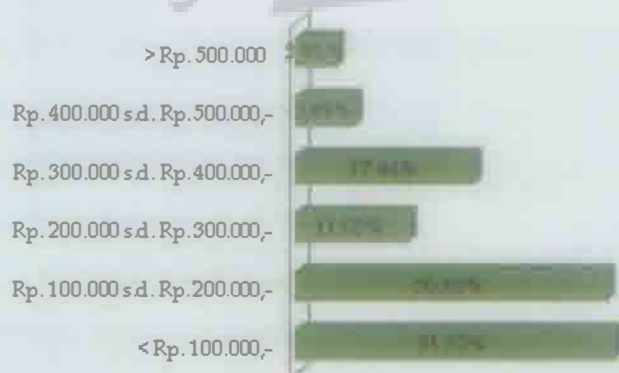


65,12%. Alasan tarif lebih murah dan terjaminnya keamanan menjadi alasan berikutnya dengan persentase sebesar 23,84% serta 4,98%. Alasan lain yang dipilih pengguna adalah jadwal yang tepat 3,91%, tidak ada alternatif lain 1,07% dan terjaminnya keselamatan 0,36% sebagaimana pada grafik 9.



**Grafik 9.** Persentase Penumpang KRL-CL Berdasarkan Alasan Menggunakan KRL-CL

Pengeluaran yang dihabiskan perbulannya untuk melakukan perjalanan ke berbagai tujuan di wilayah Jabodetabek dengan menggunakan KRL-CL dengan pengguna sebanyak 31,32% menghabiskan di bawah Rp. 100.000,- dan selanjutnya Rp. 100.000,- s.d. Rp. 200.000,- dengan jumlah pengguna 30,60%. Biaya yang dikeluarkan dengan kisaran Rp. 200.000,- s.d. Rp. 300.000,- sebesar 11,03%. Adapun 17,44% pengguna lainnya, biaya perjalanan yang dikeluarkan adalah Rp. 300.000,- s.d. Rp. 400.000,-. Sedangkan 5,69% pengguna lainnya mengeluarkan biaya perjalanan sebesar Rp. 400.000,- s.d. Rp. 500.000,- dan 3,91% pengguna lainnya mengeluarkan di atas Rp. 500.000,-.



**Grafik 10.** Persentase Penumpang KRL-CL Berdasarkan Biaya Perjalanan Perbulan

## C. Sensitivitas Kenaikan Tarif KRL-CL

Sensitivitas kenaikan tarif penumpang KRL-CL terhadap perpindahan penumpang ke moda transportasi jalan dilakukan mulai dari kenaikan tarif Rp. 500,- sampai dengan Rp. 4.000,-. Dari tabel 1 dan gambar 12 dapat diketahui bahwa setiap kenaikan tarif dari Rp. 500,- s.d. Rp. 4.000,-, penumpang akan melakukan perpindahan secara signifikan pada masing-masing kenaikan tarif.

1. Sebanyak 79,36% memilih kereta api jika tarif dinaikkan Rp. 500,- dan memilih sepeda motor sebesar 10,68%, mobil pribadi 0,71% dan angkutan umum 6,76%;
2. Jika dinaikkan tarif Rp. 1.000,- maka penumpang yang tetap pada kereta api sebesar 72,95%, sedangkan pangsa sepeda motor dan mobil pribadi masing-masing sebesar 8,19% dan 1,42% serta angkutan umum 13,17%;
3. Sebesar 65,12% penumpang memilih tetap menggunakan kereta api jika tarif dinaikkan Rp. 1.500,- dan 16,37% angkutan umum, 11,39% sepeda motor serta 1,78% mobil pribadi.
4. Jika tarif dinaikkan sebesar Rp. 2.000,- maka 57,65% penumpang akan tetap menggunakan kereta api dan hanya 2,14% mobil pribadi dan 15,30% sepeda motor serta 18,86% angkutan umum
5. Hal yang sama juga menggambarkan jika tarif dinaikkan Rp. 2.500,- penumpang kereta turun menjadi 50,18% dan 17,79% sepeda motor, 21,00% angkutan umum dan 4,98% mobil pribadi.
6. Jika tarif dinaikkan Rp. 3.000,- maka 44,84% penumpang tetap akan menggunakan kereta api, 21,35% angkutan umum, 21,0% sepeda motor serta 6,05% mobil pribadi.
7. Jika kenaikan tarif Rp. 3.500,- pengguna kereta api menjadi 43,42%, hanya 20,28% sepeda motor, 8,54% mobil pribadi, serta 20,28% angkutan umum.
8. Adapun jumlah penumpang yang tetap menggunakan kereta api apabila tarif dinaikkan sebesar Rp. 4.000,- adalah sebanyak 40,21% dan 21,35% sepeda motor, 21,35% angkutan umum serta 9,25% mobil pribadi.

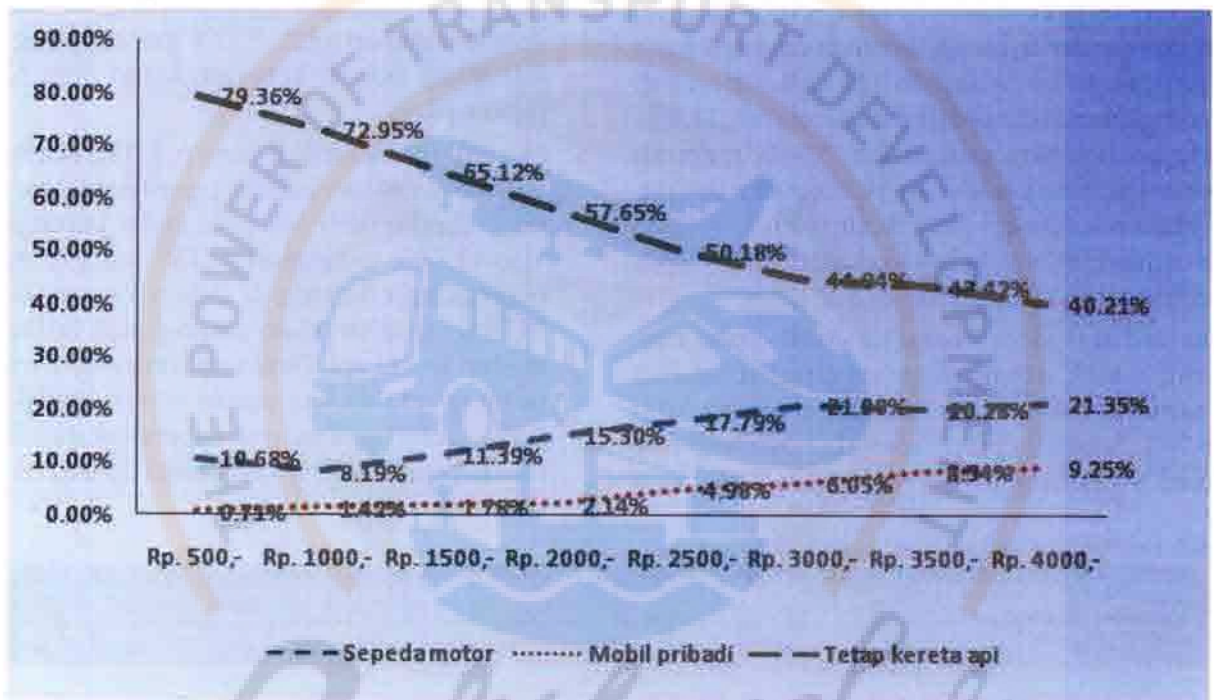
## D. Pelayanan yang diharapkan dengan kenaikan tarif

Dari opini penumpang kereta api mengenai kenaikan tarif di atas, maka beberapa hal yang harus disesuaikan mengenai pelayanan kepada pengguna

**Tabel 1.** Sensitivitas Kenaikan Tarif Terhadap Pemilihan Moda Angkutan Jalan

No.	Alat Moda Kereta Api	Kenaikan Rp. 500,-	Kenaikan Rp. 1000,-	Kenaikan Rp. 1500,-	Kenaikan Rp. 2000,-	Kenaikan Rp. 2500,-	Kenaikan Rp. 3000,-	Kenaikan Rp. 3500,-	Kenaikan Rp. 4000,-
		%	%	%	%	%	%	%	%
1	Sepeda motor	10,68%	8,19%	11,39%	15,30%	17,79%	21,00%	20,28%	21,35%
2	Mobil pribadi	0,71%	1,42%	1,78%	2,14%	4,98%	6,05%	8,54%	9,25%
3	Angkutan umum	6,76%	13,17%	16,37%	18,86%	21,00%	21,35%	20,28%	21,35%
4	Ojek	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,71%	0,36%	0,36%	0,36%
5	Tetap kereta api				57,65%				
6	Lainnya	2,49%	4,27%	5,34%	6,05%	5,34%	6,41%	7,12%	7,47%
Total		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2012



**Grafik 11.** Grafik Sensitivitas Kenaikan Tarif KRL-CL Terhadap Kendaraan Pribadi

kereta api agar tidak beralih ke moda transportasi jalan adalah informasi jadwal keberangkatan, ketepatan waktu perjalanan, kebersihan dan keindahan, keamanan dan kenyamanan, fasilitas di dalam kereta api dan fasilitas di stasiun kereta api. Secara lebih rinci masing-masing penilaian penumpang kereta api mengenai pelayanan yang diharapkan dari kenaikan tarif sebesar Rp. 500,- s.d Rp. 4.000,- sebagai berikut:

1. Jika tarif dinaikkan Rp. 500,- maka peningkatan pelayanan yang diharapkan penumpang adalah ketepatan waktu perjalanan dengan nilai sebesar 26,33%. Selanjutnya keamanan dan kenyamanan 24,20%, informasi jadwal keberangkatan 22,06%, kebersihan dan keindahan 15,66% dan fasilitas di dalam kereta api 7,47% serta fasilitas di stasiun kereta api 4,27%.

2. Jika tarif dinaikkan Rp. 1.000,- sebanyak 28,83% mengharapkan keamanan dan kenyamanan dapat ditingkatkan. Sebanyak 26,89% memilih ketepatan waktu perjalanan. Adapun untuk peningkatan pelayanan berikutnya adalah kebersihan dan keindahan yang diharapkan 17,44% penumpang. Sedangkan fasilitas di dalam kereta api, informasi jadwal keberangkatan, dan fasilitas di stasiun menjadi pilihan berikutnya dengan masing-masing sebanyak 11,39%, 10,32%, dan 5,34%.
3. Jika tarif dinaikkan sebesar Rp. 1.500,- tiga pelayanan utama yang diharapkan meningkat adalah keamanan dan kenyamanan oleh 33,10% penumpang, 23,49% menilai kebersihan dan keindahan, dan ketepatan waktu perjalanan sebesar 18,51%. Sedangkan pelayanan lain yang



juga diharapkan meningkat adalah fasilitas di dalam kereta api 14,59%, informasi jadwal keberangkatan 5,69% dan fasilitas di stasiun kereta api 4,63%.

4. Jika tarif dinaikkan sebesar Rp. 2.000,- pelayanan yang diharapkan meningkat adalah keamanan dan kenyamanan dengan nilai 38,03%, sedangkan kebersihan dan keindahan dan peningkatan fasilitas di dalam kereta api menjadi pilihan berikutnya dengan nilai yang sama yaitu 17,79%. Adapun ketepatan waktu perjalanan, informasi jadwal keberangkatan dan fasilitas di stasiun kereta api menjadi penilaian penumpang berikutnya.
5. Jika tarif dinaikkan sebesar Rp. 2.500,- keamanan dan kenyamanan menjadi pilihan utama dengan nilai 44,48%. Adapun 22,06% memilih peningkatan fasilitas di dalam kereta api, 12,46% ketepatan waktu perjalanan, 9,96% memilih kebersihan dan keindahan, peningkatan fasilitas di stasiun kereta api yang dipilih oleh 5,69% dan informasi jadwal keberangkatan oleh 5,34% penumpang.
6. Jika tarif dinaikkan sebesar Rp. 3.000,- pelayanan yang masih diharapkan meningkat adalah keamanan dan kenyamanan dengan nilai 38,79%. Selain itu penumpang lainnya berharap 25,62% fasilitas di dalam kereta api dapat meningkat. Adapun ketepatan waktu perjalanan diharapkan meningkat oleh 14,23% penumpang. Penilaian lain yang diharapkan meningkat adalah fasilitas di stasiun kereta api 8,54%, kebersihan dan keindahan 14,2% dan informasi jadwal keberangkatan 4,63%.
7. Jika tarif dinaikkan sebesar Rp. 3.500,- maka 40,57% penumpang memilih keamanan dan kenyamanan sebagai prioritas utama dalam peningkatan pelayanan. Penumpang lainnya 27,05% memilih peningkatan fasilitas di dalam kereta api diikuti dengan peningkatan fasilitas di stasiun kereta api yang diharapkan oleh 10,68%, penumpang lainnya, ketepatan waktu perjalanan oleh 9,25% penumpang, kebersihan dan keindahan oleh 7,12% penumpang dan informasi jadwal keberangkatan oleh 5,34% penumpang.
8. Jika tarif dinaikkan sebesar Rp. 4.000,- keamanan dan kenyamanan adalah prioritas utama yang tetap dipilih oleh sebagian besar penumpang atau 43,77%, sedangkan 23,13% mengharapkan peningkatan fasilitas di dalam kereta api dan 14,95% mengharapkan peningkatan fasilitas di stasiun kereta api. Penilaian lain yang dianggap penting adalah ketepatan waktu perjalanan 8,90%, informasi jadwal keberangkatan 5,34% dan kebersihan serta keindahan 3,91%.

**Tabel 2.** Pelayanan yang Diharapkan dari Kenaikan Tarif

No	Pelayanan yang diharapkan	Kenaikan Tarif							
		2.000,-	2.500,-	3.000,-	3.500,-	4.000,-	4.500,-	5.000,-	Total
1	Informasi jadwal keberangkatan	22,06%	10,32%	5,69%	6,05%	5,34%	4,63%	5,34%	5,34%
2	Ketepatan waktu perjalanan	26,33%	26,69%	18,51%	15,66%	12,46%	14,23%	9,25%	8,90%
3	Kebersihan dan Keindahan	15,66%	17,44%	23,49%	17,79%	9,96%	8,19%	7,12%	3,91%
4	Kemanan dan kenyamanan	38,03%	44,48%	38,79%	40,57%	43,77%	40,57%	43,77%	43,77%
5	Fasilitas di dalam kereta api	7,47%	11,39%	14,59%	17,79%	22,06%	25,62%	27,05%	23,13%
6	Fasilitas di stasiun kereta api	4,27%	5,34%	4,63%	4,63%	5,69%	8,54%	10,68%	14,95%
Total		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2012

## KESIMPULAN DAN SARAN

### A. Kesimpulan

Berdasarkan karakteristik penumpang pelajar atau mahasiswa merupakan pengguna KRL-CL yang

cukup signifikan sekitar 25%, dimana mereka rata-rata belum memiliki pendapatan pribadi; Adapun pengguna KRL-CL adalah masyarakat berpenghasilan di bawah Rp. 10 juta perbulan,



sedangkan yang berpenghasilan di atas Rp. 10 juta perbulan diperkirakan menggunakan mobil pribadi. Sekitar 42% pengguna KRL-CL menggunakan 40 sampai 50 kali dalam sebulannya, sehingga kenaikan tarif sangat signifikan bagi mereka; Bagi hampir 65% pengguna KRL-CL, kecepatan merupakan alasan utama dalam melakukan aktivitas perjalanan sehari-hari dan sekitar 24% nya memilih kereta api karena tarif KRL *commuter line* lebih murah dibandingkan transportasi jalan. Hasil analisa membuktikan bahwa pengguna KRL-CL akan beralih ke moda angkutan jalan secara signifikan jika tarif dinaikkan dari Rp. 500,- sampai Rp. 4.000,-. Apabila tarif kereta api dinaikkan mulai dari Rp. 500,-, Rp. 1.000,-, Rp. 1.500,-, Rp. 2.000,-, Rp. 2.500,-, Rp. 3.000,-, Rp. 3.500,-, sampai Rp. 4.000,-, maka diperkirakan pangsa penumpang kereta api akan menurun dan beralih ke moda transportasi jalan (sepeda motor, mobil pribadi, angkutan umum dan lain-lain) sebesar 20,64%, 27,05%, 34,88%, 42,35%, 49,82%, 55,16%, 54,58% dan 59,79%. Kenaikan tarif dari Rp. 500,- sampai Rp. 4.000,- harus disesuaikan dengan pelayanan yang ada yaitu keamanan dan kenyamanan.

## B. Saran

Sebanyak 25% penumpang KRL-CL adalah pelajar/mahasiswa, sehingga perlu diberikan tarif yang lebih murah. Adapun peningkatan tarif disarankan maksimal sebesar Rp. 1.000,- per penumpang, sehingga perpindahan pengguna KRL-CL ke moda transportasi jalan tidak terlalu besar yang dapat menimbulkan inefisiensi. Selain itu, perlu diprioritaskan peningkatan pelayanan keamanan dan kenyamanan di dalam kereta apabila dilakukan kenaikan tarif.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih, kepada semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulis, sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik

## DAFTAR PUSTAKA

- Keputusan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2005 Tentang *Sistem Transportasi Nasional*.
- Maimunah, Siti. S.Si., M.S.E., M.A. 2007. *Kajian Survei Karakteristik Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi Terhadap Kenaikan Tarif*. Jakarta: Badan Litbang Perhubungan.
- Nurdjanah, Nunuj, S.Si., M.T. 2012. *Kajian Pengaruh Kenaikan Harga BBM Terhadap Penggunaan Mobil Pribadi*. Jakarta: Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian.
- Peraturan Menteri No. 9 Tahun 2011 tentang *Standar Pelayanan Minimum*.
- Perpres No. 83 Tahun 2011 tentang *Penugasan kepada PT. KAI untuk Menyelenggarakan Prasarana dan Sarana Kereta Api Bandar Udara Soekarno-Hatta dan Jalur Lingkar Jabodetabek*.
- Santoso Singgih. 2012. *Panduan Lengkap SPSS Versi 20*. Jakarta: PT. Elex Media Computindo.
- Suharsaputra, Uhar, M.Pd. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Tindakan*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang *Perkeretaapian*.
- <http://m.inilah.com/read/detail/1878054/PT.KAI.Sesuaikan.Tarif.PT.KAI.Mulai.Awal.Oktober>
- <http://ekbis.sindonews.com/read/2012/10/01/34/675979.KAI.Kenaikan.Tarif.Sudah.Sesuai.Perhitungan>